



PLAN VÉLO



Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises
Division de l'urbanisme

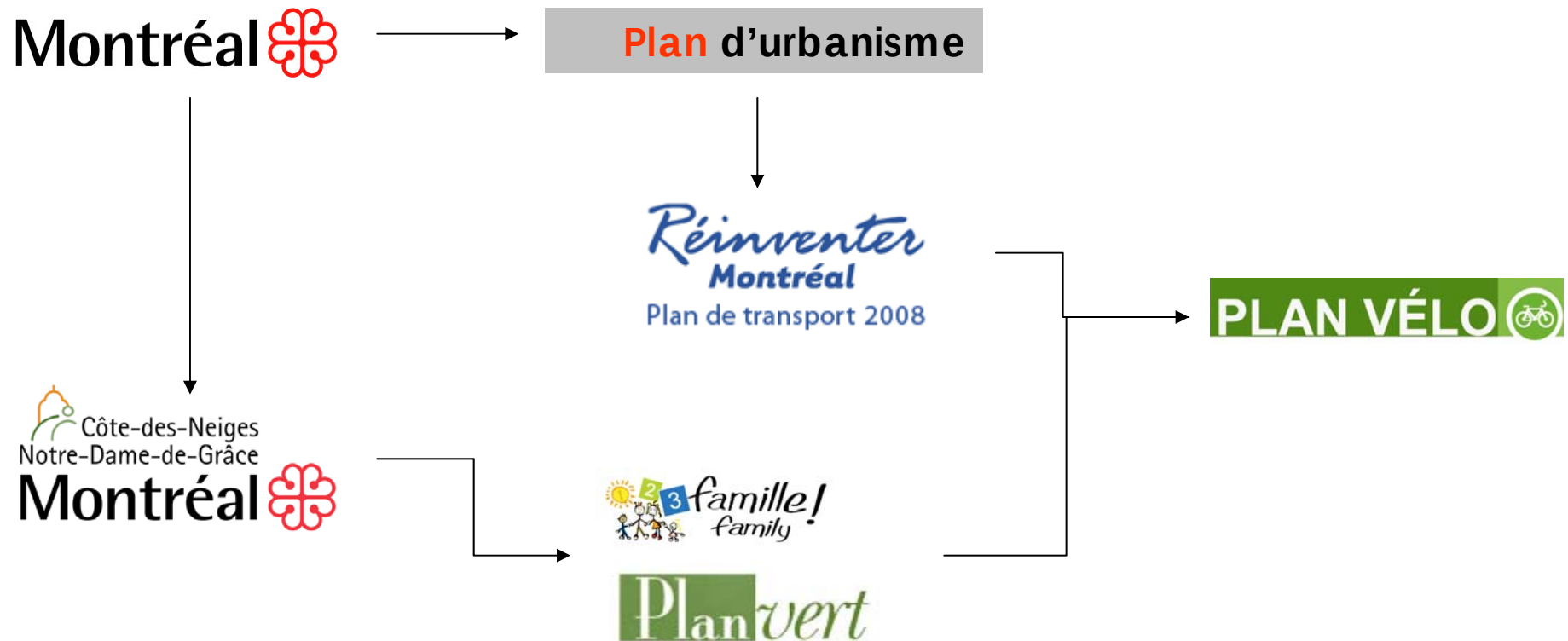
19 juin 2008



PLAN VÉLO



Introduction



www.ville.montreal.qc.ca

Introduction

Mandat et objectifs

Démarche

Étude

Propositions

Mise en oeuvre

PLAN VÉLO



Mandat et objectifs

- **Mandat :**
 - Vélo Québec association
- **Objectifs :**
 - favoriser les déplacements à vélo à l'intérieur de l'arrondissement;
 - améliorer les liaisons avec les principales destinations limitrophes.



PLAN VÉLO



Démarche

- **La conception du Plan vélo s'est faite en trois étapes**
 - Prises de connaissance :
 - du territoire (topographie, circulation, réseau cyclable actuel, etc.);
 - des besoins des citoyens (2 groupes témoins de citoyens ont été formés).
 - Étude :
 - des éléments d'analyse;
 - de principes.
 - Conception d'un réseau cyclable pour l'arrondissement.

PLAN VÉLO



Étude

- **Éléments d'analyse**
 1. les destinations principales;
 2. les réseaux cyclable et routier actuels;
 3. les besoins de stationnement vélo.

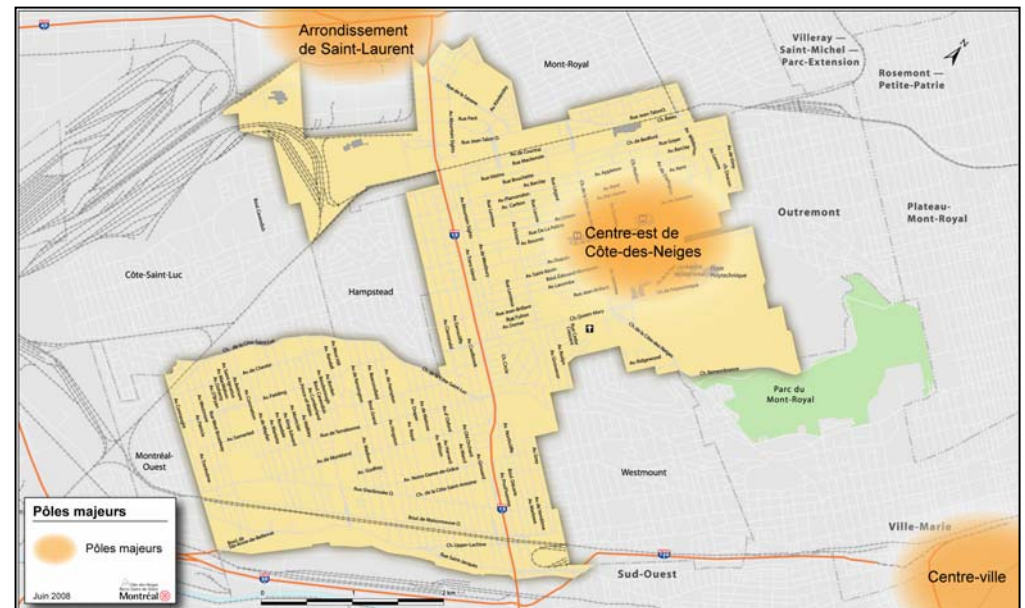
PLAN VÉLO



Étude

1. Les destinations principales

- le secteur centre-est de Côte-des-Neiges;
- l'arrondissement de Saint-Laurent;
- le centre-ville.

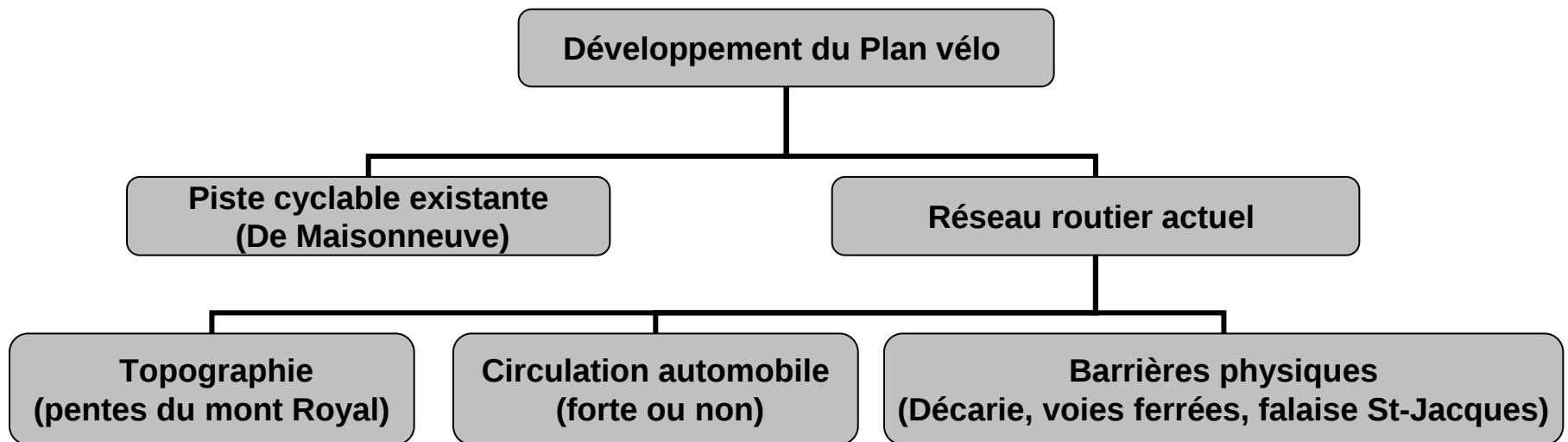


PLAN VÉLO



Étude

2. Les réseaux cyclable et routier actuels



PLAN VÉLO



Étude

3. Les besoins de stationnement vélo

- Offre limitée dans l'arrondissement
 - une **cinquantaine de supports** Pattison sur les trottoirs de deux des secteurs de l'arrondissement;
 - une **vingtaine de places** de stationnement par station de métro et gare de train de banlieue;
 - des stationnements à certains édifices publics, principalement ceux des universités et à quelques édifices privés.



PLAN VÉLO



Étude

- **Le Plan vélo proposé s'appuie sur des principes reconnus**
 - le développement du **réseau cyclable doit être sécuritaire**;
 - **il doit faciliter les déplacements à l'intérieur des quartiers**;
 - il doit permettre le développement d'une **meilleure complémentarité entre le vélo et les transports en commun**;
 - il doit offrir **des places de stationnement répondant aux besoins variés des citoyens**.

PLAN VÉLO



Propositions

- **Quelques définitions**
 - Piste cyclable
 - **Voie spécialement aménagée pour les cyclistes** et généralement à l'écart de toute circulation automobile.



PLAN VÉLO



Propositions

- **Quelques définitions**
 - Bande cyclable
 - Voie aménagée **en milieu urbain**, en bordure de la chaussée. Elle est **réservée à l'usage exclusif des cyclistes** et est délimitée par des marques au sol ou par des aménagements physiques.



PLAN VÉLO



Propositions

- **Quelques définitions**
 - Chaussée désignée
 - Aménagée dans des rues locales à faible débit de circulation, **elle ne comporte pas de corridors réservés aux cyclistes**, mais uniquement des panneaux de signalisation. Les automobilistes et les cyclistes partagent la même chaussée.

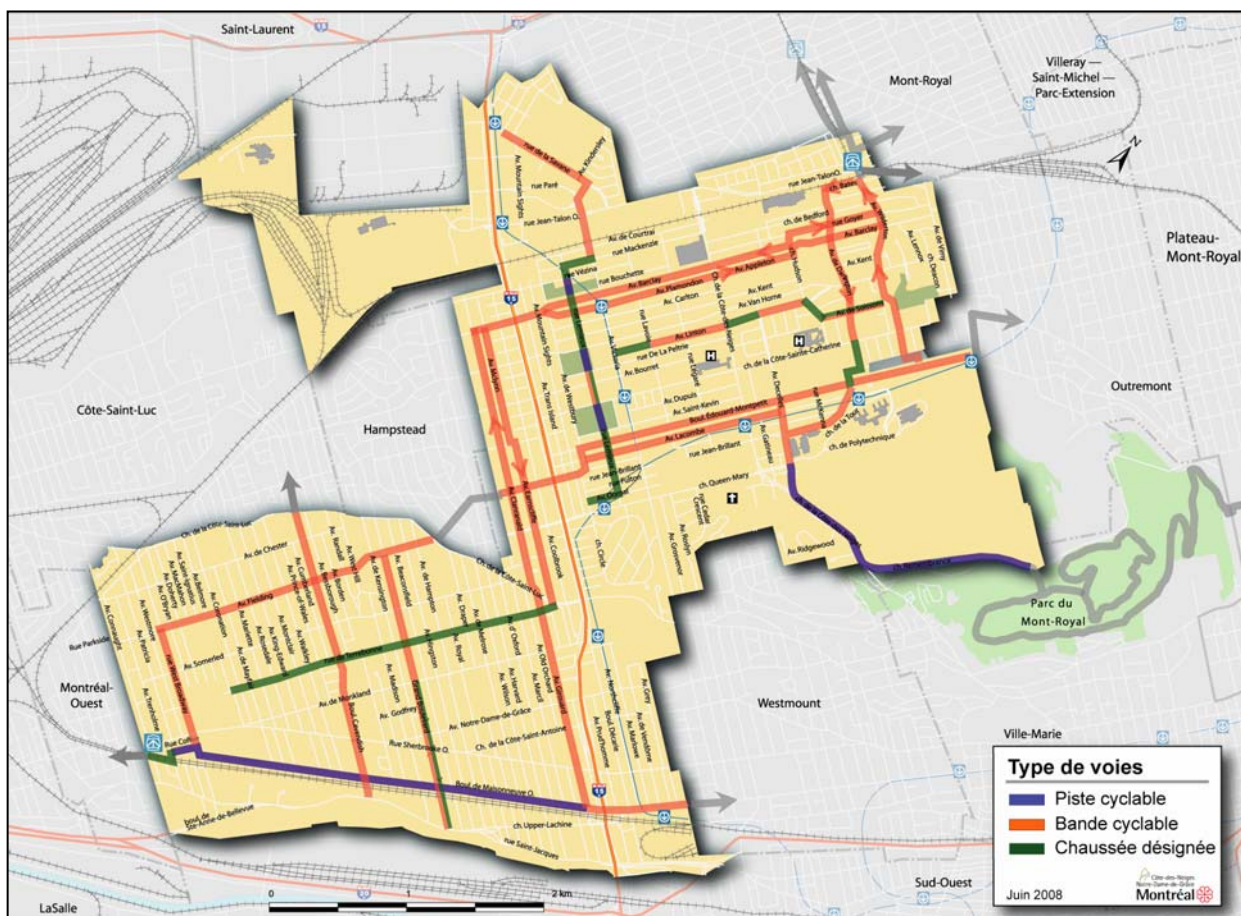


PLAN VÉLO



Propositions

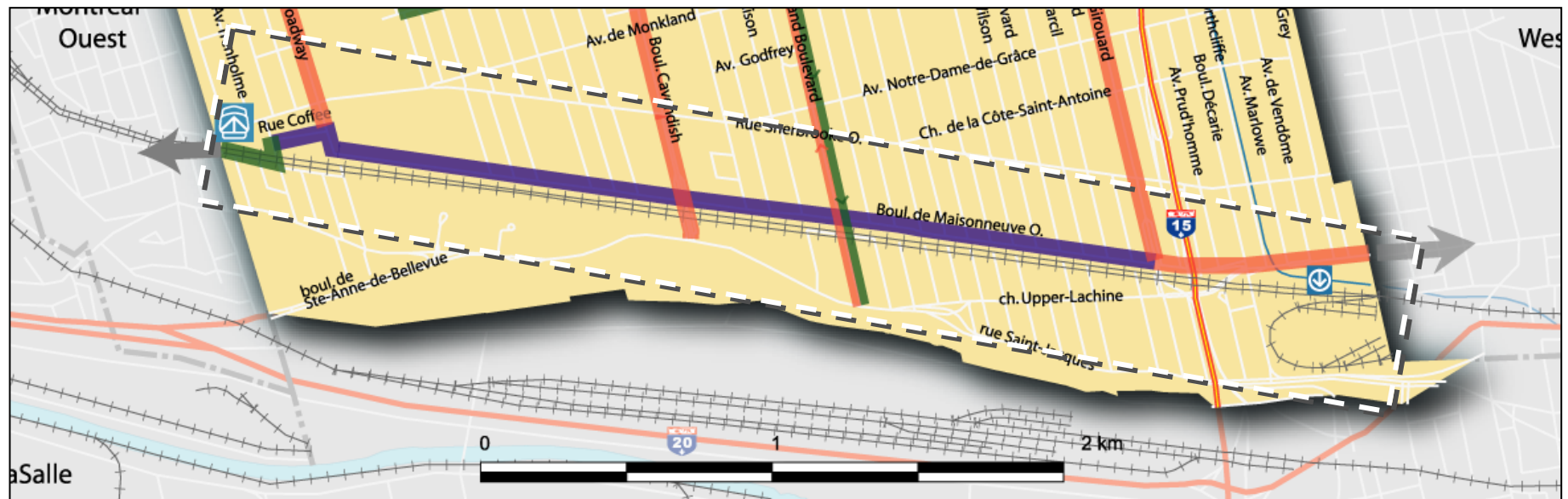
- Le réseau proposé



PLAN VÉLO



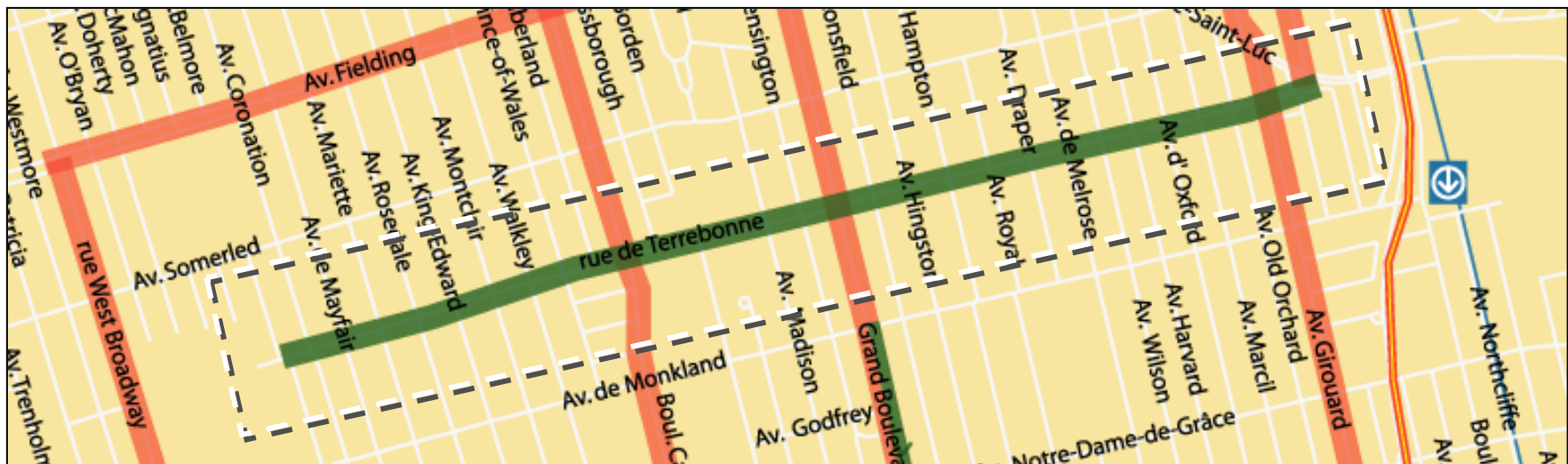
- **Axe De Maisonneuve**
 - cet axe déjà constitué permet des liens vers le centre-ville et Montréal-Ouest;
 - aménagement dès 2008 du « chaînon manquant » au niveau du boulevard Décarie.



PLAN VÉLO



- Axe De Terrebonne
 - favorise la circulation interne dans le quartier de Notre-Dame-de-Grâce;
 - dessert le campus Loyola et les autres secteurs via les axes Girouard et Grand Boulevard.



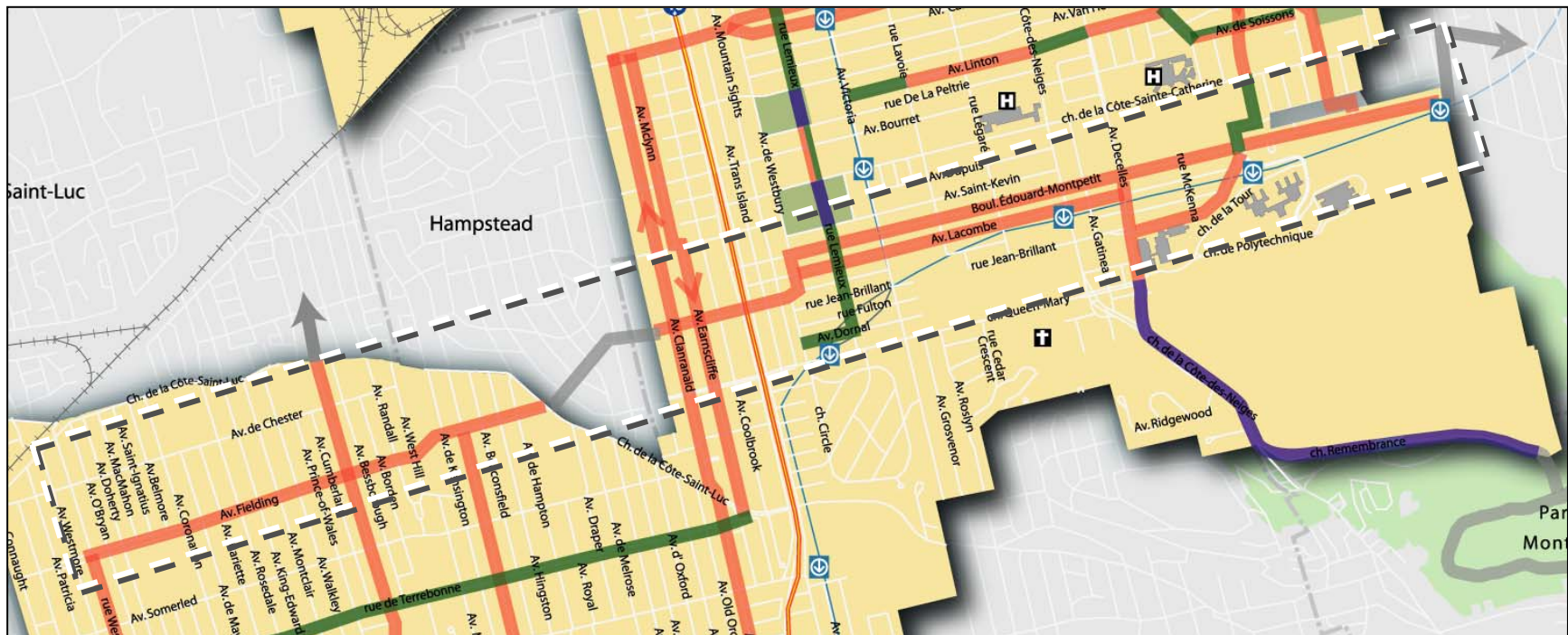
PLAN VÉLO



- Axe Louis-Colin—Jean-Brillant
 - permet de relier des pavillons fort achalandés de l'Université de Montréal au réseau.



- **Axe Fielding—Édouard-Montpetit—Lacombe**
 - principal lien est-ouest proposé, il donne accès au centre-est de Côte-des-Neiges, le plus important lieu de destination de l'arrondissement (université et hôpitaux) et au centre-ville.



PLAN VÉLO



- Axe Linton—de Soissons
 - dessert les hôpitaux Sainte-Justine et Général Juif par le nord et évite la montée vers l'axe Édouard-Montpetit—Lacombe.



-

PLAN VÉLO



- Axe West Broadway
 - dessert l'extrême ouest du quartier de Notre-Dame-de-Grâce.



-

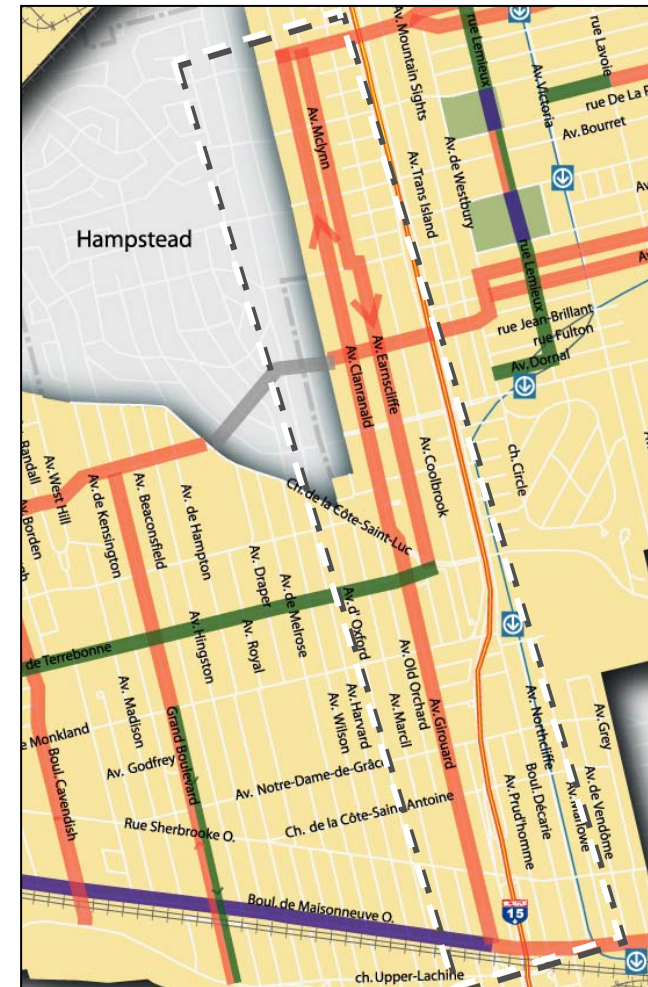
PLAN VÉLO



- **Axe Grand Boulevard**
 - axe nord-sud au centre de Notre-Dame-de-Grâce;
 - donne accès au secteur enclavé de Saint-Raymond de façon sécuritaire via la passerelle au-dessus de la voie ferrée qui longe De Maisonneuve.



- **Axe Girouard—Earnscliffe**
 - épine dorsale nord-sud du réseau qui relie les quatre principaux axes est-ouest proposés;
 - premier axe nord-sud continu comportant des pentes raisonnables à l'ouest du mont Royal, parallèle à l'autoroute Décarie, mais juste à l'écart de la zone de grande congestion, donc plus sécuritaire.



- [illegible]

PLAN VÉLO



- Axe Darlington—Wilderton
 - lien entre l'Université de Montréal (à proximité de l'hôpital Sainte-Justine) et les arrondissements au nord, via le passage à niveau de la rue Wilderton;
 - accès majeur de l'arrondissement vers le nord-est en plus de desservir la station de train de banlieue Canora.



PLAN VÉLO



Propositions

■ Stationnement

- L'offre en stationnement est un des éléments majeurs incitant à utiliser le vélo, et ce, peu importe le but des déplacements. Il est proposé :
 - que l'arrondissement offre **plus de 2000 places de stationnement sur trottoir**, sur les rues commerciales et aux édifices publics, alors qu'il y en a actuellement moins de 500;
 - d'augmenter à **500 places l'offre aux stations de métro et gares de train de banlieue** et d'améliorer la qualité des supports;
 - que les **principales institutions doublent leur offre** pour l'amener à plus de **2000 places**.

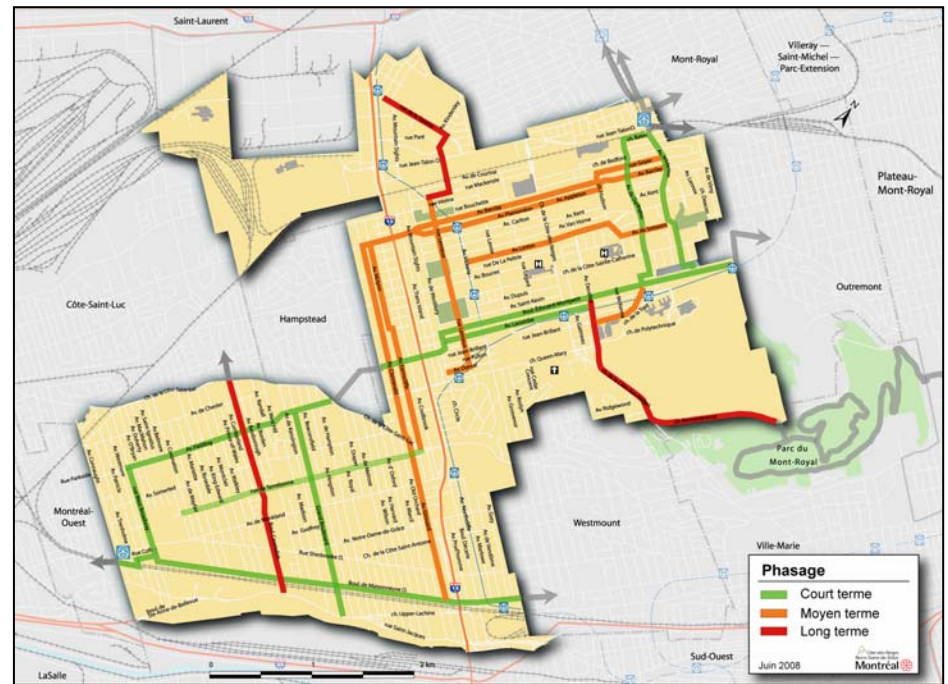
PLAN VÉLO



Mise en œuvre

■ Échéancier

- l'échéancier proposé comporte une réalisation en **trois phases** réparties sur les **sept années** de la réalisation du Plan de transport;
- en **2008**, il est prévu de réaliser :
 - le tronçon manquant sur De Maisonneuve.



PLAN VÉLO



Mise en œuvre

■ Cadre budgétaire

- le coût total du réseau cyclable proposé est estimé à **2 450 000 \$**, sur la base des coûts unitaires suivants :
 - chaussée désignée : **5 000 \$** du kilomètre, par direction, incluant marquage avec chevrons et vélos et panneaux de signalisation;
 - bande cyclable : **10 000 \$** du kilomètre, par direction, incluant marquage avec chevrons et vélos, lignes de séparation et panneaux de signalisation;
 - piste cyclable dans les parcs et espaces verts : **250 000 \$** du kilomètre, incluant fondation, chaussée d'asphalte et provision pour déplacement d'équipements existants.

PLAN VÉLO



Faits saillants

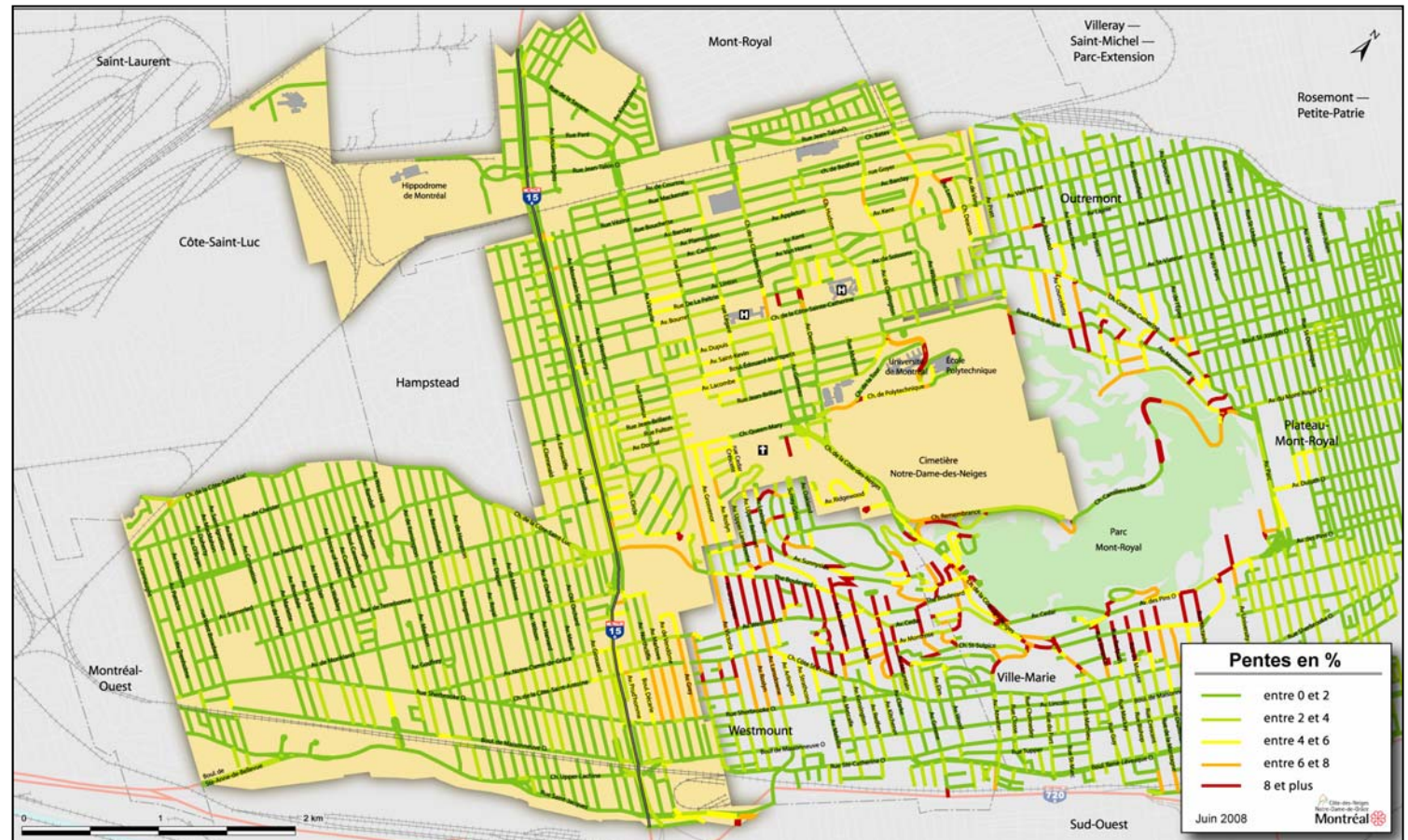
- Plus de **45 km** de voies cyclables
- Passer de **500 à 2000** places de stationnement sur trottoir
- Échéancier sur **sept ans**

PLAN VÉLO



Étude

- La topographie



PLAN VÉLO



Étude

- Les barrières physiques

